



Fédération Nationale des Associations d' Usagers des Transports
32 rue Raymond Losserand
75014 Paris

M. Jean-Louis Borloo
Ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables
246 boulevard Saint Germain
75007 Paris

Paris, le 6 octobre 2007

Objet : port du casque par les cyclistes urbains

Monsieur le Ministre d'Etat,

A la fois association de consommateurs agréée par l'Etat et association de défense de l'environnement, la FNAUT travaille, depuis sa création en 1978, à la définition et à la promotion d'une politique des transports conforme aux exigences économiques, sociales et environnementales du développement durable.

Elle se préoccupe du développement des transports collectifs mais aussi de l'usage des modes non motorisés, en particulier du vélo, au sujet duquel elle est intervenue énergiquement au sein de l'atelier transport du Grenelle de l'environnement.

Nous venons d'apprendre que le gouvernement s'apprête à rendre obligatoire le port du casque à vélo. Une telle mesure, qui n'a été adoptée par aucun des pays européens voisins connus pour le succès de leurs politiques cyclables, nous semble inutile, anti-pédagogique et même contre-productive.

- Les cyclotouristes et cyclosportifs roulent souvent à vive allure et, surtout s'ils se déplacent en peloton, ont intérêt à porter un casque qui les protège en cas de chute ou de collision avec un obstacle fixe. Le cas des cyclistes urbains est bien différent car ils roulent pour la plupart à allure lente ou modérée. Contrairement à une idée reçue, l'usage du vélo urbain n'est pas dangereux, et les lésions crâniennes ne sont pas plus fréquentes chez les cyclistes urbains que chez les piétons que personne ne songe à équiper d'un casque. L'explosion de la pratique du vélo dans les villes d'Italie du nord et plus récemment à Lyon et à Paris n'a d'ailleurs été accompagnée d'aucune aggravation de l'insécurité, bien au contraire. C'est l'usage des deux-roues motorisés qui présente de graves dangers, et ce sont ces dangers qui doivent être appréhendés en priorité car le nombre de motocyclistes et scootéristes augmente rapidement en ville.

- L'obligation du port du casque serait antipédagogique. Il faut au contraire agir sur le comportement, souvent agressif, de l'automobiliste, l'inciter à respecter les usagers les plus vulnérables de la voirie.

- Selon une étude britannique récente, l'obligation du casque pourrait au contraire être un facteur de risque pour les cyclistes : en effet, l'automobiliste prend moins de précautions lorsqu'il double un cycliste casqué, considéré comme moins vulnérable qu'un cycliste non casqué. Un psychologue britannique l'a vérifié dans les rues de Salisbury et Bristol : à l'aide d'un capteur de distance et d'un ordinateur montés sur son vélo, il a enregistré 2500 dépassements par des automobilistes, la moitié casqué, l'autre moitié tête nue. Le port du casque réduit la distance de dépassement de 8,5 cm. Sa conclusion : le casque est utile pour les jeunes enfants et en cas de chute à vitesse réduite, mais il rend aussi une collision plus probable.

- L'expérience a montré que l'obligation du casque, accessoire encombrant, peu esthétique et facile à voler, décourage l'usage du vélo (la quasi-obligation de l'antivol est une contrainte suffisante). En Australie, exemple bien connu des spécialistes, elle a provoqué une désaffection

immédiate, de l'ordre de 30%. L'obligation du casque est par ailleurs contradictoire avec les efforts des collectivités locales et des entreprises, à travers les plans de déplacements d'entreprises, pour promouvoir l'usage du vélo.

- La sécurité des cyclistes dépend essentiellement de la place qui est accordée par les collectivités locales à la voiture et des vitesses autorisées aux automobilistes. Une enquête de la DSCR a montré que le nombre des cyclistes tués a diminué de 30% entre 1992 et 2001 alors que la diminution de la mortalité n'a été que de 15% pour l'ensemble des usagers de la voirie : selon elle, cette évolution n'est pas due à la diminution du nombre des cyclistes pendant cette période, mais à l'extension des aménagements cyclables urbains et périurbains. A Amsterdam ou Ferrare, les cyclistes ne portent pas de casque : les aménagements de la voirie suffisent à les protéger.

En conclusion, l'usage du vélo, mode de déplacement respectueux de l'environnement, bien adapté au milieu urbain par son faible encombrement et excellent pour la santé, doit être encouragé, en particulier chez les jeunes, et non découragé par une mesure inutilement contraignante, dogmatique car elle ne s'appuie sur aucune base scientifique sérieuse (comme l'obligation d'utiliser les codes de jour, qui a échoué et dont heureusement on ne parle plus), et technocratique car elle néglige ses conséquences sur le comportement des cyclistes quotidiens, qu'il ne faut pas confondre avec les cyclotouristes.

Il y a des mesures, directes et indirectes, à prendre plus efficaces pour améliorer la sécurité des cyclistes que l'obligation du casque et, pourquoi pas, d'une armure. L'Etat peut ainsi lancer une vaste campagne incitant les cyclistes à s'équiper d'un éclairage correct. Il peut accélérer l'adoption d'un code de la rue, selon le modèle belge, afin de protéger les usagers les plus vulnérables de la voirie urbaine. Enfin il peut multiplier les radars automatiques, et décider un abaissement général des vitesses de 10 km/h sur le réseau routier, mesure recommandée par l'atelier transport du Grenelle de l'environnement, qui a fait l'objet d'un consensus parmi les participants.

Vous remerciant de votre attention, je vous assure, Monsieur le Ministre d'Etat, de ma haute considération.

Jean Sivardière
président de la FNAUT